Transport Canada Transports Canada

TP 1624

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

Investigation Report to the Minister pursuant to sections 477 or 480 of the Canada Shipping Act (1985)

Rapport d'investigation au Ministre conformément aux articles 477 ou 480 de la Loi sur la marine marchande du Canada (1985)

Canada

This report is also available in English.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DE L'ÉCHOUEMENT DU BATEAU DE PÊCHE CANADIEN "PENNYFAIR" SUR SEAL ROCKS, AU LARGE DE L'ÎLE FRANÇAISE GRANDE MIQUELON, LE 12 SEPTEMBRE 1988 QUI A ENTRAÎNÉ LA PERTE TOTALE DU BATEAU ET AU COUR DUQUEL UNE PERSONNE A PERDU LA VIE.

RAPPORT N° 532

These sections of the Investigation Report prepared pursuant to Section 477, or of the Preliminary Inquiry Report prepared pursuant to Section 480, of the Canada Shipping Act, are released for accident prevention purposes only and are confined to cause-related circumstances.

This report and its contents may be deficient and misleading if used in any other process and are not to be used or admitted in evidence in any legal proceedings, either civil or criminal, arising out of the casualty described in the report. The statements, opinions and findings in the report are those of the Marine Casualty Investigations Division only and do not constitute admissions made by or on behalf of Her Majesty the Queen in right of Canada.

Ces sections du rapport d'investigation ou du rapport préliminaire sont rédigées en vertu des articles 477 et 480 respectifs de la Loi sur la marine marchande du Canada et ne sont publiées qu'à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Ce rapport et son contenu peuvent être insuffisants et trompeurs s'ils sont utilisés à d'autres fins et ne peuvent être utilisés ou acceptés comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent de l'accident décrit dans ledit rapport. Les déclarations, les opinions et les constatations de ce rapport appartiennent uniquement à la section des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté du chef du Canada.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DE L'ÉCHOUEMENT DU BATEAU DE PÊCHE CANADIEN "PENNYFAIR" SUR SEAL ROCKS, AU LARGE DE L'ÎLE FRANÇAISE GRANDE MIQUELON, LE 12 SEPTEMBRE 1988, QUI A ENTRAÎNÉ LA PERTE TOTALE DU BATEAU ET AU COURS DUQUEL UNE PERSONNE A PERDU LA VIE.

Fiche technique du bateau

Nom	"PENNYFAIR"
Numéro officiel	328032
Port d'immatriculation	St. John's (T.-N.)
Indicatif d'appel	VC 6015
Jauge brute	286,86 tonneaux
Jauge nette	102,25 tonneaux
Longueur	34,50 m
Largeur	7,53 m
Creux	3,60 m
Tirant d'eau (approximatif au moment de l'accident)	3,05 m à l'avant 4,27 m à l'arrière
Type	Dragueur de pétoncles en acier
Construction	1967, Pictou (N.-É.)
Propulsion	Un moteur diesel Stork-Werkspoor, 478 kW
Cargaison	30 tonnes métriques de glace et de fournitures de pêche
Équipage	16 personnes (incluant le capitaine)
Propriétaires	Fishery Products International Limited St.-John's (T.-N.)

Équipement de navigation

Radar (1)	JRC JMA 306 MKII

Radar (2)	Furuno FR 903 Raster Scan
Sondeur (1)	Simrad EX
Sondeur (2)	Simrad CS 115
Loran C (1)	JRC JNA 760
Loran C (2)	Internav LC 360 (propriété du lieutenant)
Loran C (3)	Internav LC 300 (propriété du capitaine)
Loran C (4)	Furuno LC 90
Traceur vidéo (4)	Furuno GD 180, asservi au Loran C
Radiotéléphone VHF	Sailor RT 144 B
Radiotéléphone BLU	Marconi CH 100
Radio SRG	Realistic TRC 418
Compas magnétique	Cassens et Plath (compensé en mars 1988)
Pilote automatique	Robertson AP-7

Nota : 1. Dans le présent rapport, toutes les heures sont exprimées en fonction de l'heure avancée de l'Atlantique (UTC moins 3 heures)

2. Toutes les mentions de la Loi sur la marine marchande du Canada renvoient au chapitre S-9-1985 des Statuts révisés du Canada.

3. Le nom officiel des rochers sur lesquels le "PENNYFAIR" s'est échoué est Veaux marins. Comme les pêcheurs des provinces maritimes connaissent les rochers sous le nom de Seal Rocks, c'est ce dernier nom qui a été retenu dans le présent rapport.

Données préliminaires

Parti de Harbour Breton (T.-N.), le bateau de pêche canadien "PENNYFAIR", se dirigeait, dans la soirée du 12 septembre 1988, vers le banc de Saint-Pierre quand il s'est échoué sur Seal Rocks au large de l'Île française Grande Miquelon.

Les membres d'équipage ont abandonné le "PENNYFAIR" et sont montés dans un radeau de sauvetage pneumatique. Cependant, le capitaine est tombé à l'eau et malgré les efforts pour le sauver, il s'est noyé.

Peu après, tous les membres d'équipage ont été repêchés et le corps du capitaine a été par la suite récupéré.

Le "PENNYFAIR" a été déclaré perte réputée totale par les assureurs. Sa valeur assurée était de l'ordre de 1 million de dollars.

Même si le bateau transportait à son bord 38 700 litres de mazout environ ainsi que d'autres lubrifiants et produits pétroliers, la pollution a été peu importante.

Renseignements concernant la personne décédée

Nom	Frank Stowbridge
Poste à bord	Capitaine
Âge	42 ans
Adresse	Riverport (N.-É.)

Renseignements concernant les blessés

Nom	Clyde Green
Poste à bord	Cuisinier
Âge	47 ans
Adresse	Western Shore (N.-É)
	Fracture de la jambe

Nom	Jerome Selig
Poste à bord	Matelot
Âge	30 ans
Adresse	Bridgewater (N.-É)
	Blessure au dos

Nom	Kenneth Stowbridge
Poste à bord	Matelot
Âge	31 ans
Adresse	Riverport (N.-É)
	Blessure à l'épaule

Nom	Gary Keeping
Poste à bord	Matelot
Âge	29 ans
Adresse	Italy Cross (N.-É)
	Fracture de la cheville

Récit des événements

Le bateau de pêche "PENNYFAIR" appareille de Harbour Breton (T.-N.) vers 12 h 45 le 12 septembre 1988 à destination du banc de Saint-Pierre pour draguer le pétoncle.

Vers 17 h 00, le "PENNYFAIR" entre dans le port de l'île française de Miquelon et accoste au quai à 17 h 30. Après avoir obtenu la permission du douanier local, certains membres de l'équipage débarquent pour faire des achats hors taxe.

En moins d'une heure, tous les membres d'équipage reviennent à bord du "PENNYFAIR" qui appareille de Miquelon vers 18 h 30, pour poursuivre sa route jusque sur les lieux de pêche.

Une fois sorti du port, on décide de prendre la mer en contournant l'extrémité Nord de l'île Grande Miquelon et de mettre ensuite le cap sur les lieux de pêche prévus.

Après avoir quitté Miquelon, le capitaine annonce au lieutenant qu'il assurera le quart avec lui jusqu'à 20 h 00. Un peu avant 20 h 00, le capitaine détermine la position où on commencera à pêcher. On entre ensuite cette position dans le récepteur Loran C comme point de route, et la route vraie (218° V) que doit suivre le bateau est indiquée sur un traceur vidéo asservi.

Le bateau est sur pilote automatique, lequel n'est pas asservi au Loran C. On apporte de légers changements de route au moyen du pilote automatique afin de conserver le cap indiqué par le traceur vidéo /Loran C.

À 20 h 00, le lieutenant relève le capitaine et voit sur le radar que le bateau se trouve entre 2.5 et 3 M au large de la côte Ouest de l'île Grande Miquelon. Le navire suit une route au 218 °V, qui est maintenue au moyen du pilote automatique. Selon le traceur vidéo, la vitesse varie entre 9,8 et 9,9 kn, tandis que le tachymètre de la machine principale dans la timonerie indique 750 tr/min. Quand on détermine qu'il ne reste plus que 38 M à parcourir avant d'arriver sur les lieux de pêche, le capitaine se retire dans sa cabine.

Pendant ce temps, une petite cible apparaît occasionnellement sur le radar, à l'avant et légèrement à bâbord de la route prévue du bateau. Quand cette cible se trouve à moins de 3 M et qu'elle est plus stable, les membres d'équipage commencent à scruter l'horizon dans le but d'apercevoir les feux d'un petit bateau. Ne voyant aucun feu dans la direction de la cible, on met en marche le deuxième radar et on lui laisse le temps de se réchauffer.

Comme la position de la cible semble rester constante, on suppose qu'il peut s'agir d'une bouée-repère attachée à des engins de pêche. Quand la cible apparaît sur le radar à une distance estimée à 0,25 M du bateau, on allume un projecteur pour l'identifier positivement.

Le secteur environnant étant éclairé, on voit des brisants et on place les commandes de la machine à en arrière toute pour tenter de casser l'erre du bateau. On informe immédiatement le capitaine, mais malgré les mesures prises, le "PENNYFAIR" s'échoue entièrement vers 20 h 30, quelques instants après que les machines eurent été mises à en arrière toute.

Pendant que le capitaine lance un appel "Mayday" sur la voie 16 du VHF, les membres d'équipage endossent leur combinaison d'immersion et se préparent à abandonner le bateau en mettant le radeau de sauvetage à l'eau. La station radio de la Garde côtière de Stephenville accuse réception du message "Mayday" à 20 h 38 et on lui transmet la position du bateau selon le Loran C (5930) 14408,26710 (47°02'N par 56°32'W).

Après l'échouement, le "PENNYFAIR" martèle le fond et roule violemment, puis l'eau commence à envahir la salle des machines. Peu après, le pont des embarcations est à fleur d'eau et l'eau s'engouffre dans la timonerie. En moins de cinq minutes, la génératrice s'arrête, laissant le "PENNYFAIR" dans l'obscurité.

Vers 20 h 40, on décide d'abandonner le bateau échoué et de monter dans un radeau de sauvetage pneumatique à 20 places. Peu après, tous les membres d'équipage, sauf le capitaine, le lieutenant, le chef mécanicien, le 2^{e} mécanicien et un matelot sont dans le radeau de sauvetage. Cependant, certains membres d'équipage se sont blessés pendant l'opération. Comme le capitaine n'a pas fini d'endosser sa combinaison d'immersion, on lui propose d'être le suivant à monter dans le radeau.

Au moment où il tente de sauter dans le radeau de sauvetage, le capitaine semble hésiter momentanément, rate le radeau et plonge dans l'eau. Le matelot qui est encore sur le bateau, le frère du capitaine saute immédiatement à l'eau pour lui porter secours. Pendant que le matelot essaie d'agripper le capitaine pour le maintenir à la surface, les derniers membres d'équipage montent dans le radeau de sauvetage.

Après avoir coupé la bosse, les membres d'équipage dans le radeau tentent de pagayer en direction des deux hommes dans l'eau, mais malgré tous leurs efforts, les deux malheureux semblent s'éloigner en dérivant.

Pour venir en aide au capitaine et au matelot, le 2^{e} mécanicien saute à l'eau avec la bouée flottante et le filin attachés à son bras. Même s'il réussit d'abord à s'approcher des

deux hommes en nageant, il ne parvient pas à les agripper et doit revenir au radeau.

On sort aussitôt l'ancre flottante de la trousse d'équipement du radeau, mais les membres d'équipage ont alors perdu de vue les deux hommes. On décide d'allumer un signal de détresse pour éclairer le secteur et essayer de repérer les deux infortunés dans l'eau. Comme cette mesure ne donne rien, les membres d'équipage attendent un peu et décident ensuite d'allumer une fusée de détresse pour attirer l'attention des résidants de Miquelon.

Après que le contact radio fut perdu avec le "PENNYFAIR", des opérations de recherche et de sauvetage sont entreprises, auxquelles participent différentes ressources gouvernementales mobilisées à 20 h 46.

À 23 h 28, le transporteur de marchandises diverses "URRIDA" aperçoit le radeau de sauvetage et à 23 h 54, les 14 rescapés se retrouvent sains et saufs sur le navire de Miquelon "DAUPHIN". Comme certains membres d'équipage ont subi des blessures pendant l'abandon du "PENNYFAIR", le "DAUPHIN" quitte le secteur de recherches et met le cap sur Miquelon à 00 h 30, le 13 septembre.

Après avoir sauté à l'eau pour venir en aide au capitaine, le matelot essaie de le maintenir au-dessus de la surface de l'eau. Même s'il fait tout ce qu'il peut pour retenir son frère, il doit relâcher sa prise et n'arrive pas à le rattraper.

Le matelot essaie alors de remonter à bord du "PENNYFAIR" pour attendre les sauveteurs, mais il ne réussit pas à cause des conditions de la mer.

Après avoir vainement tenté à plusieurs reprises de remonter sur le "PENNYFAIR", le matelot s'accroche à un bout de planche qui s'est détachée du bateau.

Comme l'aéronef dans le secteur semble chercher le radeau de sauvetage, le matelot décide de se diriger vers les feux de Miquelon.

À 01 h 17 le 13 septembre, le patrouilleur des pêches "GROSSWATER BAY" repêche le matelot, à un mille environ au Sud du "PENNYFAIR". Le "GROSSWATER BAY" reste dans le secteur de recherches jusqu'à 07 h 25, puis met le cap sur Saint-Pierre pour y débarquer le matelot.

À 12 h 27, un avion de recherche retrouve un corps par 47°05,6'N et 56°30,8'W. Le NGCC "JACKMAN" repêche ensuite le corps et le transporte à Grand Bank (T.-N.) où il est identifié comme étant celui du capitaine du "PENNYFAIR".

Les rescapés sont rassemblés à Saint-Pierre, puis ramenés chez eux à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse.

Le "PENNYFAIR" reste échoué sur Seal Rocks et les assureurs le déclarent perte réputée totale. Il semble qu'au cours d'une opération de renflouage par une entreprise française, le "PENNYFAIR" ait glissé du rocher et ait coulé.

Analyse des principaux facteurs

1. Conditions météorologiques

Voici les conditions météorologiques au moment de l'accident : temps clair avec une visibilité de 10 milles, vents du Nord-Ouest de 30 noeuds environ. Les vagues et la houle étaient estimées à 2 m et la température de l'air était de 10 °C environ.

Le 13 septembre 1988, la température de la mer était de 12 °C dans le secteur de recherches.

2. Description du voyage

Le "PENNYFAIR" a appareillé de Riverport (N.-É.) le 31 août pour pêcher le pétoncle sur le banc Saint-Pierre. Le 10 septembre, le bateau a débarqué une prise de 13 400 kg à Harbour Breton (T.-N.)

Comme la prochaine prise devait être débarquée à Riverport (N.-É.), certains membres d'équipage ont demandé au capitaine s'il était possible de faire escale à Miquelon pour acheter de l'alcool hors taxe avant de rentrer au port d'attache.

Le capitaine était d'accord à la condition que chaque membre d'équipage n'en achète qu'une quantité raisonnable et n'en consomme pas à bord.

Selon les témoignages, le capitaine a indiqué à ses membres d'équipage, par l'intermédiaire de leur délégué syndical, que s'ils consommaient de l'alcool à bord, celui-ci serait confisqué et jeté à la mer.

Les propriétaires n'auraient apparemment appris qu'après le sinistre que le bateau avait fait escale à Miquelon. Cependant, depuis le sinistre à l'étude, les Ordres permanents de la compagnie interdisent de débarquer sur les îles françaises à moins d'avoir demandé préalablement la permission ou dans le cas d'une situation d'urgence.

Selon les témoignages, le bateau n'aurait pas mazouté ou fait des provisions au cours de cette escale.

3. Méthodes de navigation

Sur le "PENNYFAIR" comme sur de nombreux autres bateaux de pêche, le quart à la passerelle se divise en deux bordées, celle du capitaine et celle du lieutenant. Les membres d'équipage font tour à tour six heures de travail suivies de six heures de repos. Pendant le présent voyage, le capitaine assurait le quart de 12 à 6 heures et le lieutenant, celui de 6 à 12 heures.

Chaque membre d'équipage prenait aussi un "quart à la roue" d'une heure au cours duquel il assurait la veille ou effectuait des fonctions à la barre, selon les directives qu'il avait reçues.

La traversée entre Harbour Breton et Miquelon s'est faite comme à l'habitude et sans incident. Avant d'entrer dans le port de Miquelon, on a consulté la carte LC 4626 du SHC de Saint-Pierre et Miquelon.

Même si cette carte était encore disponible à la sortie de Miquelon, il semble qu'on ne l'ait consultée que quelques instants avant l'échouement.

Selon les témoignages, on n'a pas tracé la route sur la carte pour l'aller entre l'extrémité Nord de Grande Miquelon et les lieux de pêche. On a utilisé plutôt un traceur vidéo asservi à un récepteur Loran C pour déterminer la route du bateau jusqu'à la position où devaient débuter les opérations de pêche.

4. Route au compas et erreur du compas

Le bateau ne possédait pas de gyrocompas.

Le compas magnétique avait été compensé la dernière fois en mars 1988, avant que soient installés le nouveau Loran C et le traceur vidéo en août de la même année. Comme ce nouvel équipement avait apparemment été installé à 1,5 m au moins du compas magnétique, on ne considère pas que celui-ci a dérangé le compas magnétique. Selon les directives du fabricant, il doit y avoir une distance d'un mètre entre le compas et les autres appareils.

Vers 20 h 00, après avoir appareillé à Miquelon, la position où devaient débuter les opérations de pêche a été inscrite comme point de route sur le traceur vidéo. La route vraie à suivre a été calculée automatiquement à partir des données du Loran C et affichée numériquement sur le traceur vidéo. La route vraie ainsi affichée était au 218° (V).

La route-fond suivie à partir de la position estimative vers 20 h 00 jusqu'à la position de l'échouement vers 20 h 30 était au 215° (V); comme le vent du Nord-Ouest soufflait à 30 noeuds, une dérive de 3° vers l'Est n'est pas excessive et on peut considérer que la route de 218° que l'on devait suivre était exacte.

On a fait de petits changements de cap en réglant manuellement le pilote automatique et en suivant la route du bateau (route-fond) sur le traceur vidéo sans vérifier directement le cap indiqué par le compas magnétique.

La déclinaison magnétique dans le secteur de l'accident est de 24°W. Quand le compas a été compensé en mars 1988, on a constaté qu'il avait une déviation de 3°E sur le cap au SW (225° C). Pour obtenir une route vraie de 218° (V), il faut suivre une route magnétique au 242° (M) et une route au compas au 239° (C).

On ignore quelle était la route au compas suivie entre 20 h 00 et 20 h 30.

5. Description du traceur vidéo

Le traceur vidéo du "PENNYFAIR" était de marque Furuno, modèle GD-180. Les données de navigation lui étaient fournies par un récepteur Loran C automatique Furuno, Modèle LC-90. Quand les données du Loran C sont transmises au traceur vidéo, la route vraie du bateau, la vitesse, la position, le temps et la distance entre deux points de route ainsi que d'autres renseignements de navigation apparaissent sur un écran cathodique couleur de 305 mm.

Même si les dangers éloignés tels les hauts-fonds, etc. peuvent apparaître sur l'écran comme étant des points de route, des marques d'événements ou à l'intérieur d'une zone d'alarme sur l'écran cathodique, ces renseignements ne sont pas indiqués automatiquement et l'opérateur doit les programmer.

Le traceur vidéo et le Loran C ont été installés sur le "PENNYFAIR" en août 1988. C'est à ce moment-là que le fournisseur a donné au capitaine et au lieutenant un cours d'une heure et demie à deux heures sur le fonctionnement de l'appareil, y compris l'utilisation d'un système de menu du type informatique. Des manuels d'utilisation accompagnaient les appareils.

Après avoir suivi leur cours, le capitaine et le lieutenant semblaient bien connaître le fonctionnement et le rendement du traceur vidéo. Même si cet équipement est jugé fiable du point de vue du fonctionnement et qu'il est à la fine

pointe de la technologie, il n'en demeure pas moins que les aides électroniques ne sont pas conçues pour remplacer les méthodes de navigation de base telles le travail sur les cartes.

L'avertissement suivant est publié à la page 1 du manuel d'utilisation du traceur vidéo.

Même si votre traceur vidéo peut vous fournir des données de navigation très précises, il ne faut jamais se fier à un seul appareil de navigation. Il faut toujours contre-vérifier les renseignements sur la position obtenus au moyen de ces appareils avec d'autres sources telles le radar, le repérage visuel, l'observation astronomique, les sondages, etc. afin de vérifier la précision des données. (Traduction libre)

6. **Feux et bouées, côte Ouest de Miquelon**

Une bouée à sifflet cardinal Ouest gisant par 47°01'54"N et 56°31'43"W marque l'emplacement de Seal Rocks (Veaux marins) au large de la côte Ouest de l'île Grande Miquelon. Cette bouée n'est pas lumineuse et a été installée en 1985.

Sur le cap Blanc, par 46°06'18"N et 56°23'57"W, un feu à éclats blanc avec un secteur rouge dépasse de 31,7 m de la surface de l'eau. Le secteur rouge indique Seal Rocks (Veaux marins) au 040° au 057°, il a une portée nominale de 18 milles. Ce feu a été mis en place en 1883 et a été modifié la dernière fois en 1986.

Le feu de pointe Plate, par 46°49'21"N et 56°24'09"W, est également un feu à éclats blanc avec un secteur rouge qui dépasse de 48,2 m de la surface de l'eau. Le secteur rouge indique Seal Rocks (Veaux marins) au 155° au 163°, il a une portée nominale de 10 milles. Ce feu a aussi été installé en 1883 et a été modifié la dernière fois en 1987.

En procédant à l'inverse, si le bateau avait suivi une route vraie au 218° à partir de la position de l'échouement et avait filé à la vitesse de 9,8 kn, le secteur rouge du feu du cap Blanc se serait trouvé par la hanche bâbord du "PENNYFAIR" vers 20 h 15 environ. Dans ces conditions, le secteur rouge du feu de pointe Plate se serait trouvé par l'avant bâbord du bateau vers 20 h 24.

Comme le personnel de quart était occupé à essayer d'identifier positivement la cible radar avant l'échouement, il semble qu'il n'ait pas aperçu les feux à secteur rouge.

Même si la cible radar n'a pas été identifiée positivement, on peut supposer sans risquer de se tromper qu'il s'agissait

de la bouée à sifflet cardinal Ouest située au large de Seal Rocks.

7. **Situation dans la salle des machines**

Quelques instants avant l'échouement, le 2e mécanicien était sorti de la salle des machines pour quelques minutes pour préparer un goûter quand il a entendu l'ordre à la machine principale "en arrière toute". Il s'est rendu dans la timonerie où le lieutenant l'a informé qu'ils allaient s'échouer et l'a prié de prévenir le personnel qui n'était pas en service.

En prenant connaissance de la situation, le chef mécanicien s'est rendu dans la salle des machines au moment où le "PENNYFAIR" touchait le rocher et a mis les pompes de cale en marche pendant que le 2e mécanicien distribuait les combinaisons d'immersion aux membres d'équipage.

Après avoir mis les pompes de cale en marche, le chef mécanicien est sorti de la salle des machines et était entrain de revêtir sa combinaison d'immersion quand la machine principale s'est arrêtée. Le capitaine a donné l'ordre de remettre la machine principale en marche et le deuxième mécanicien, qui avait revêtu sa combinaison d'immersion, est descendu dans la salle des machines. Il a alors remarqué une grosse voie d'eau dans le compartiment machines à l'arrière de la machine principale, près du poste de commande. Comme l'eau continuait à monter dans la salle des machines, le 2e mécanicien n'a pas pu y accéder et a quitté le secteur.

Le 2e mécanicien a allumé les projecteurs du pont des embarcations, cependant, la génératrice s'est arrêtée cinq minutes au plus après l'échouement.

8. **Abandon du bateau**

Quelques instants après l'échouement, le personnel qui n'était pas de service a été prévenu et on leur a remis des combinaisons d'immersion. Pendant que le capitaine lançait un appel "Mayday", on a mis à l'eau le radeau de sauvetage à 20 places et ce dernier s'est gonflé.

Cinq à dix minutes environ après l'échouement, tous les membres d'équipage se sont rassemblés dans la timonerie et sur le pont des embarcations. À 20 h 40, le capitaine aurait apparemment donné l'ordre d'abandonner le "PENNYFAIR" et, en quelques minutes tous les membres d'équipage, sauf le capitaine, le lieutenant, le chef mécanicien, le 2e mécanicien et un matelot, avaient pris place dans le radeau de sauvetage.

Compte tenu des mouvements violents du bateau échoué, le capitaine semblait avoir de la difficulté à se tenir debout tout en essayant d'endosser sa combinaison d'immersion. On lui a donc proposé d'être le suivant à monter dans le radeau de sauvetage pour pouvoir finir d'endosser sa combinaison d'immersion sur le radeau.

Selon les témoignages, le capitaine aurait essayé d'embarquer dans le radeau de sauvetage le dos tourné au radeau, lequel montait et descendait en suivant le mouvement de la houle, puis il a hésité quand on lui a dit de sauter et a plongé dans l'eau. Les derniers membres d'équipage qui étaient sur le "PENNYFAIR" sont immédiatement montés dans le radeau, sauf le matelot qui a sauté à l'eau pour venir en aide à son frère, le capitaine.

Selon les témoignages, tous les membres d'équipage sont restés calmes et ont abandonné le bateau de manière ordonnée.

9. Recherche et sauvetage

À 20 h 35, la station radio de la Garde côtière de Stephenville a reçu sur la voie 16 du VHF un appel de détresse de la part du "PENNYFAIR" l'informant de l'échouement et de la position du bateau selon les coordonnées du Loran C.

À 20 h 40, après avoir obtenu la confirmation du nom et de la position du bateau, la station radio de la Garde côtière de Stephenville a prévenu le Centre secondaire de sauvetage maritime (CSSM) à St. John's (T.-N.). Le Centre de coordination du sauvetage (CCS) à Halifax (N.-É.) a été prévenu à son tour à 20 h 42 et en quelques minutes, différentes ressources gouvernementales ont été mobilisées.

À 21 h 14, deux navires français, le "DAUPHIN" et le "MIQUELON", se sont préparés à appareiller de Miquelon pour participer aux recherches.

À 21 h 48, le transporteur de marchandises diverses "URRIDA" a indiqué au CSSM qu'il avait aperçu des fusées et qu'il prévoyait arriver à cette position dans 30 à 60 minutes.

À 23 h 28, le "URRIDA" a aperçu le radeau de sauvetage et a signalé la présence de vents du NW de 25 à 30 noeuds et de vagues de deux mètres.

Le "URRIDA" a tenté de repêcher les survivants dans le radeau de sauvetage; cependant, compte tenu de son franc-bord élevé et de l'état de la mer, il n'y est pas parvenu.

À 00 h 12, le 13 septembre, le navire de Miquelon, le "DAUPHIN", a indiqué qu'il avait 14 des membres d'équipage du "PENNYFAIR" à son bord, tous sains et saufs, et qu'il en manquait cependant deux. À 00 h 30, le "DAUPHIN", a quitté le secteur de recherche pour se rendre à Miquelon, car trois des survivants avaient subi des blessures pendant l'abandon du "PENNYFAIR".

Vers 01 h 17, le patrouilleur des pêches "GROSSWATER BAY" a indiqué qu'il avait retiré des eaux un survivant portant une combinaison d'immersion, à un mille au sud du "PENNYFAIR", et que celui-ci était désormais sain et sauf à son bord.

Le bateau de pêche "L.P. MAC DONALD" a indiqué qu'il avait retrouvé à 01 h 51 une combinaison d'immersion par 46°59'N et 56°30'W, à quelque 3 M au SSE du "PENNYFAIR".

On a estimé alors que 10 navires au moins participaient aux recherches pendant qu'un aéronef éclairait le secteur au moyen de fusées. Trois aéronefs militaires, quatre navires du gouvernement canadien, deux navires français, un transporteur de marchandises diverses et huit bateaux de pêche ont poursuivi les recherches.

Vers 12 h 27, un avion Buffalo, R457, a aperçu un corps par 47°05,6'N et 56°30,8'W, à quelque 3 M au Nord de la position de l'échouement. C'est le NGCC "JACKMAN" qui a par la suite repêché le corps dépourvu alors d'une combinaison d'immersion ou d'un autre dispositif de flottaison individuel.

Après avoir reçu des directives du CCS, le "JACKMAN" s'est rendu à Grand Bank (T.-N.), où il est arrivé à 15 h 48, et où le corps a été confié à la GRC jusqu'à ce qu'il soit identifié.

10. Équipement de survie et de sauvetage

Le "PENNYFAIR" respectait les articles appropriés du Règlement sur les grands bateaux de pêche en ce qui concerne le nombre et le type d'équipement approuvé transporté à bord.

Voici l'équipement qui a été utilisé après l'échouement :

Combinaisons d'immersion : Il y avait à bord 17 combinaisons d'immersion de type Narwhal, rangées dans une armoire dans les emménagements du pont principal. Tous les membres d'équipage, à l'exception du capitaine, ont réussi à endosser complètement leur combinaison avant d'abandonner le bateau. Un des membres d'équipage a séjourné pendant

quatre heures et demie environ dans l'eau de mer d'une température de 12 °C sans bénéficier de la protection et de la flottabilité offertes par une combinaison d'immersion, de sorte qu'il avait peu de chance de survivre.

Radeau pneumatique : Il y avait à bord un radeau de sauvetage pneumatique RFD à 20 places qui contenait une trousse de survie "A". Le radeau avait subi son dernier entretien en janvier 1988. Il était arrimé sur un support sur le côté tribord du pont des embarcations, tout juste derrière la timonerie.

Les membres d'équipage ont mis le radeau de sauvetage à l'eau et quand ils ont tiré la bosse, le radeau s'est gonflé entièrement à l'endroit. Après que les membres d'équipage eurent pris place dans le radeau de sauvetage et que ce dernier se fut éloigné du bateau de pêche, ils ont mouillé l'ancre flottante et pris des comprimés contre le mal de mer. La bouée flottante a été utilisée par un des membres d'équipage qui a tenté de secourir le capitaine et le matelot. Pendant ce temps, on a lancé des fusées à main pour éclairer le secteur, tandis que par la suite on a utilisé des signaux et des fusées de détresse pour attirer l'attention des navires de recherche. Quatorze des membres d'équipage sont restés dans le radeau de sauvetage pendant trois heures et demie avant d'être secourus.

Embarcations de sauvetage : Il y avait à bord trois doris en bois de 5,5 m, arrimés à l'arrière sur le pont des embarcations sous bossoir oscillant à une seule potence. Selon les membres d'équipage, il aurait été difficile, sinon impossible, de mettre les doris à l'eau dans les conditions qui prévalaient.

Radiotéléphones : Il y avait à bord un radiotéléphone VHF et un radiotéléphone BLU. Le message de détresse a été lancé sur la voie 16 du VHF et c'est la station radio de la Garde côtière canadienne de Stephenville qui l'a reçu. Le VHF était alimenté en électricité par le groupe de batteries du bateau de 24 volts cc, tandis que le BLU était alimenté par la source d'alimentation principale du bateau de 115 volts ca.

11. Cause de la mort et consommation d'alcool

Le 14 septembre, une autopsie a été pratiquée sur le corps du capitaine au Health Sciences Centre à St. John's (T.-N.) et a permis de conclure que la mort était attribuable à la noyade.

Le test général de dépistage des drogues s'est révélé négatif, mais on a retrouvé toutefois 184,4 mg d'alcool par

100 ml de sang dans le sang du capitaine.

Une étude sur la mesure de l'alcoolémie menée par l'Institut militaire et civil de médecine environnementale intitulée "Guide sommaire à l'intention des unités et interprétation de l'alcoolémie" indique :

Au-dessus de 150 mg/ml (150 mg d'alcool par 100 ml de sang) la personne est "certainement sous influence de l'alcool" et au-dessus de 200 mg/ml, la personne "titube et tombe".

Selon les témoignages, l'alcool embouteillé pour la vente à Saint-Pierre et Miquelon a une teneur en alcool supérieure à celui des mêmes marques vendues ailleurs au Canada. En conséquence, la consommation d'une certaine quantité d'alcool, jugée normalement modérée, peut entraîner des effets inattendus chez le buveur. Cependant, toutes les bouteilles achetées à Miquelon n'auraient apparemment pas été ouvertes et avaient été rangées conformément aux ordres du capitaine.

Selon les membres d'équipage, le capitaine avait pris un verre avec une connaissance à bord d'un autre navire avant de quitter Harbour Breton. Après l'appareillage de Harbour Breton, un des membres d'équipage a apporté dans la timonerie le reste d'une bouteille de rhum, environ un quart de bouteille. Certains membres d'équipage, dont le capitaine, ont fini la bouteille.

En plus de l'alcool, on a aussi acheté un peu de bière européenne haut de gamme à Miquelon. Le capitaine aurait aussi bu une de ces bouteilles de bière après l'appareillage de Miquelon.

Selon les survivants, le capitaine ne présentait pas de signes d'intoxication et il semblait avoir toute sa tête.

Au cours des entrevues qui ont suivi, quand on a fait part des résultats de l'autopsie aux membres d'équipage, ceux-ci ont semblé surpris de la forte concentration d'alcool dans le sang du capitaine.

Selon les témoignages, à part la bouteille de bière consommée par le capitaine après le départ de Miquelon, on ne l'a pas vu prendre d'autre alcool au cours des six ou sept heures précédant l'accident.

12. Règlements

Au moment de l'accident, le "PENNYFAIR" possédait un certificat d'inspection SIC-31, délivré le 3 mars par la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne et

valide jusqu'au 31 décembre 1988. Le certificat avait été délivré pour une courte période en attendant que la citerne soit inspectée et que la boîte à clapet soit réparée. Le capitaine et le lieutenant possédaient les certificats de capacité exigés par la Loi sur la marine marchande du Canada pour un gros bateau de pêche.

Même si le chef mécanicien ne possédait pas le certificat du niveau exigé par la Loi sur la marine marchande, ce facteur n'a joué aucun rôle dans l'accident. Le chef mécanicien est titulaire d'un certificat de 4e classe (moteur) et, moyennant la preuve de 12 mois de temps de mer additionnel comme mécanicien et le paiement des frais exigés, il aurait pu obtenir son certificat avec la mention de chef mécanicien de bateau de pêche motorisé sans avoir à subir d'autres examens.

Avant de quitter Riverport (N.-É.) le 31 août, les membres d'équipage du "PENNYFAIR" avaient effectué un exercice d'embarcation et d'incendie.

13. Accidents antérieurs

En 1973, le bateau de pêche canadien "CAPE BRULE" s'était échoué sur Seal Rocks et avait coulé. L'accident a fait l'objet d'une investigation formelle qui a déterminé que le personnel de quart n'avait pas reconnu les secteurs rouges des feux du cap Miquelon et de la pointe Plate. Ces secteurs rouges cachent Seal Rocks.

Selon les registres informatisés des Enquêtes sur les accidents maritimes tenus depuis 1975, il n'y a eu aucun accident sur Seal Rocks, sauf celui du "PENNYFAIR".

14. Expérience et qualifications

Le capitaine commandait le "PENNYFAIR" depuis la mise en service du bateau comme dragueur de pétoncles en mars 1986. Toute sa vie d'adulte, il avait oeuvré dans l'industrie de la pêche et il assurait le commandement de bateaux de pêche depuis décembre 1979.

Il était titulaire d'un certificat de capacité de lieutenant de pêche délivré en mars 1978 avec une mention de capitaine de pêche, classe III, ajoutée en mai 1980.

Le lieutenant était employé à ce titre sur le "PENNYFAIR" depuis mars 1986. Il est titulaire d'un certificat de capacité de capitaine au cabotage pour les bateaux de 350 tonneaux, délivré en avril 1974.

Depuis 1964, il a servi à bord de bateaux de pêche comme matelot, lieutenant et capitaine de relève à l'exclusion de trois années.

Le chef mécanicien servait à bord du "PENNYFAIR" depuis mars 1986. Il a travaillé à bord de bateaux de pêche depuis les 16 dernières années et compte 11 années d'expérience comme mécanicien. Il a neuf années de service comme chef mécanicien à bord de bateaux de pêche et est titulaire d'un certificat de capacité de mécanicien de marine de 4^{e} classe (moteur) délivré en septembre 1981.

Le 2^{e} mécanicien servait à bord du "PENNYFAIR" depuis mars 1986. Depuis 1978, il travaille comme mécanicien sur des bateaux de pêche et est titulaire d'un certificat de capacité de mécanicien de marine de 4^{e} classe (moteur) délivré en mai 1988.

Le matelot qui a été rescapé après avoir séjourné environ quatre heures et demie dans l'eau, travaille comme matelot à bord de bateaux de pêche depuis 13 ans. Il est titulaire d'un certificat de capacité de capitaine de pêche, classe III, délivré en mars 1985 et servait à bord du "PENNYFAIR" comme matelot et lieutenant de relève depuis juin 1986.

Les autres membres d'équipage qui travaillaient sur le "PENNYFAIR" sont des pêcheurs d'expérience, bon nombre d'entre eux avaient rejoint le bateau peu après sa mise en service comme dragueur de pétoncles.

Constatations

Pendant les heures d'obscurité et dans de bonnes conditions de visibilité le 12 septembre 1988, par suite d'une erreur de navigation, le bateau de pêche "PENNYFAIR" s'est échoué sur Seal Rocks au large de la Grande Miquelon tandis qu'il se rendait sur les lieux de pêche.

Il semble que les facteurs suivants aient joué un rôle dans l'accident :

- on n'a pas porté la route sur la carte appropriée du secteur illustrant les dangers éloignés, même si celle-ci était facilement accessible, et elle n'a pas été consultée adéquatement pour le voyage jusqu'aux lieux de pêche;

- on a utilisé seulement les aides électroniques comme moyen de navigation et les positions n'ont pas été portées sur la carte;

- la route prévue pour se rendre sur les lieux de pêche, telle que déterminée au cours de la présente enquête à partir des renseignements fournis par le traceur électronique, se rapprochait dangereusement de Seal Rocks, mais les membres d'équipage ne s'en étaient pas encore rendus compte.

Il semble aussi que les facteurs suivants aient contribué à la mort du capitaine :

- le mouvement violent du bateau après l'échouement a empêché le capitaine d'endosser complètement sa combinaison d'immersion;

- l'alcool qu'il avait consommé nuisait à sa coordination et à ses réactions.

Autres constatations

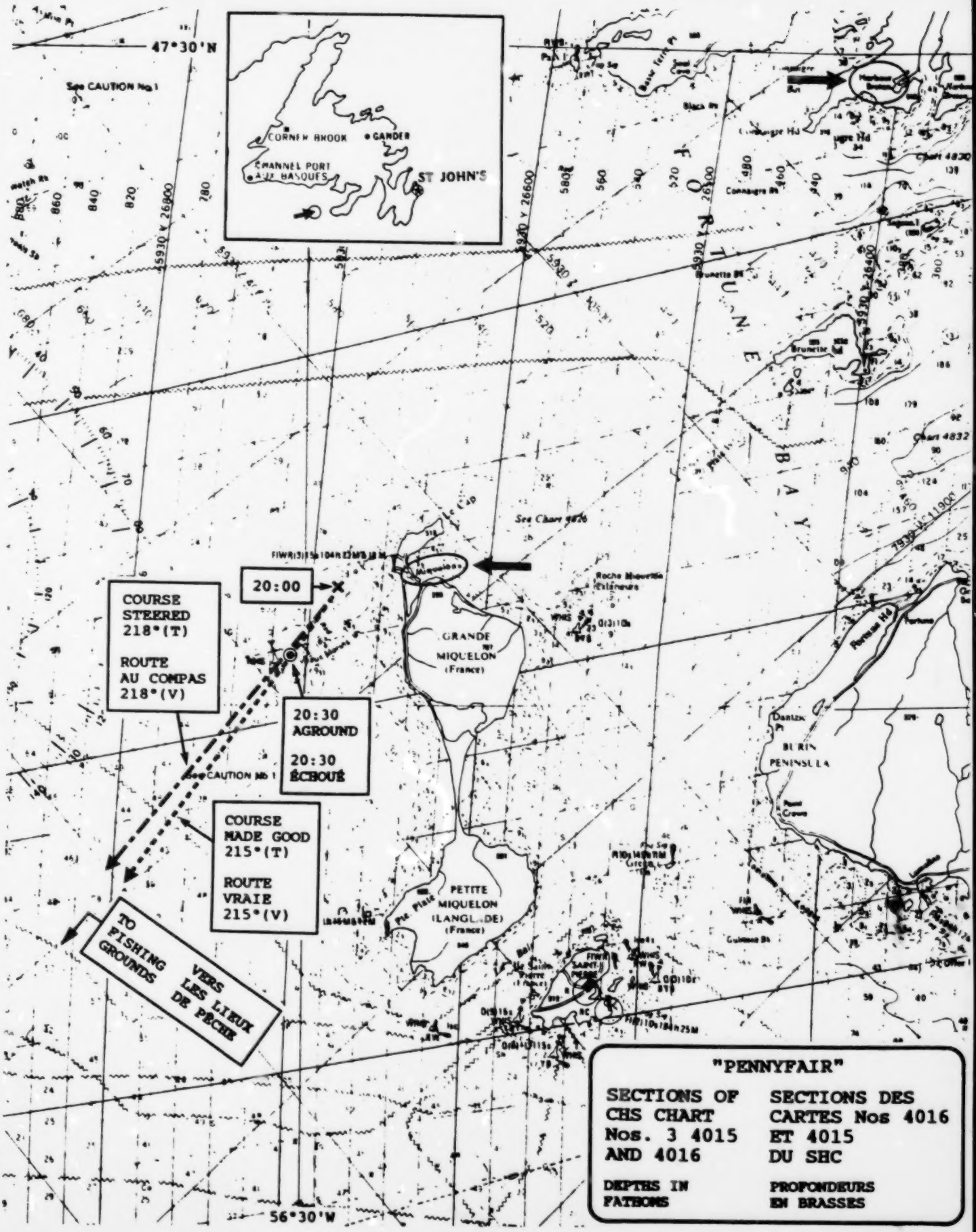
Le chef mécanicien du "PENNYFAIR" n'était pas titulaire du certificat approprié.

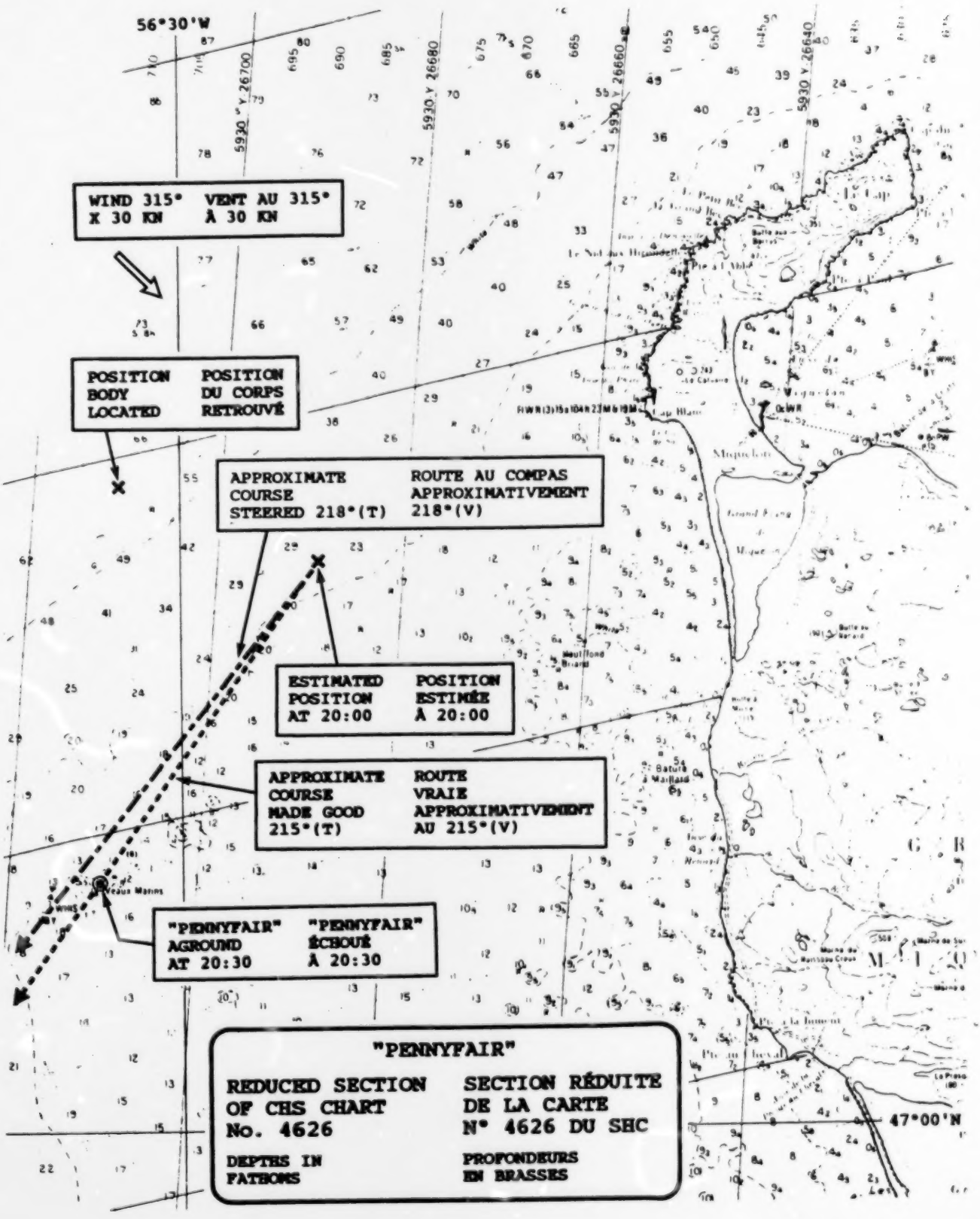
Le bateau a fait escale au port de Miquelon dans le seul but de permettre aux membres d'équipage d'acheter de la marchandise hors taxe sans prévenir d'abord les propriétaires ou sans leur demander l'autorisation.

Ou le personnel de quart n'a pas vu les secteurs indiquant un danger (rouges) des feux du cap Miquelon et de pointe Plate ou il ne savait pas à quoi ils servaient.

Enquêtes sur les accidents maritimes
Transports Canada
110, rue O'Connor
Ottawa (Ont.)
K1A 0N5

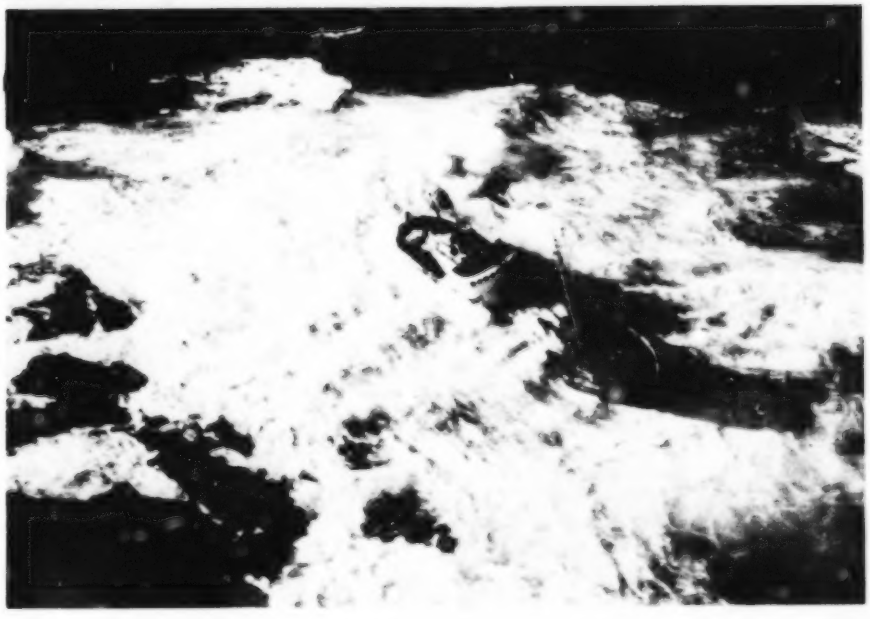
Ottawa (Ont.)
Octobre 1989.


47°30'N
See CAUTION No 1
CORNER BROOK
GANDER
CHANNEL PORT AUX BASQUES
ST JOHN'S
FORTUNE BAY
20:00
COURSE STEERED 218°(T)
ROUTE AU COMPAS 218°(V)
20:30 AGROUND
20:30 ÉCHOUÉ
COURSE MADE GOOD 215°(T)
ROUTE VRAIE 215°(V)
TO FISHING GROUNDS
VERS LES LIEUX DE PÊCHE
GRANDE MIQUELON (France)
PETITE MIQUELON (LANGLADE) (France)
BURIN PENINSULA
See Chart 4826
56°30'W
"PENNYFAIR"
SECTIONS OF CHS CHART Nos. 3 4015 AND 4016
SECTIONS DES CARTES Nos 4016 ET 4015 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES


56°30'W
WIND 315° VENT AU 315°
X 30 KN À 30 KN
POSITION BODY LOCATED
POSITION DU CORPS RETROUVÉ
APPROXIMATE COURSE STEERED 218°(T)
ROUTE AU COMPAS APPROXIMATIVEMENT 218°(V)
ESTIMATED POSITION AT 20:00
POSITION ESTIMÉE À 20:00
APPROXIMATE COURSE MADE GOOD 215°(T)
ROUTE VRAIE APPROXIMATIVEMENT AU 215°(V)
"PENNYFAIR" AGROUND AT 20:30
"PENNYFAIR" ÉCHOUÉ À 20:30
"PENNYFAIR"
REDUCED SECTION OF CHS CHART No. 4626
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N° 4626 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES
47°00'N

Photographs taken from helicopter by Fishery Products International.

Photographies prises d'un hélicoptère par la Fishery Products International.



"PENNYFAIR" aground on Seal Rocks.

"PENNYFAIR" échoué sur Seal Rocks.

"PENNYFAIR", Seal Rocks and coast of Miquelon.

"PENNYFAIR", Seal Rocks et la côte de Miquelon.